COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 7.2.2007
COM(2007) 19 final

PROJECTO DE COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO_2 dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros

{SEC(2007) 60}
{SEC(2007) 61}

1. INTRODUÇÃO

A UE está na vanguarda dos esforços internacionais de combate às alterações climáticas e deve reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, em conformidade com o compromisso assumido ao abrigo do Protocolo de Quioto. Em Janeiro de 2007[1], a Comissão propôs que "*a UE promova, no contexto de negociações internacionais, o objectivo de redução das emissões de gases com efeito de estufa dos países desenvolvidos, até 2020, de 30% relativamente aos níveis de 1990*" e que "*a UE deverá, desde já, assumir de forma autónoma o compromisso firme de alcançar, até 2020, uma redução das emissões de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 20% relativamente a 1990*". Para evitar distorções, e tendo em vista a equidade económica e social, todos os sectores devem contribuir para o esforço de redução.

Os automóveis constituem uma importante componente da vida quotidiana de um grande número de europeus; a indústria automóvel é uma fonte significativa de emprego e crescimento em muitas regiões da UE. Contudo, o uso de automóveis tem um impacto significativo nas alterações climáticas; cerca de 12% das emissões globais da UE de dióxido de carbono (CO_2), principal gás com efeito de estufa, provêm do combustível consumido pelos veículos de passageiros. Apesar de a tecnologia automóvel ter registado melhorias significativas, em especial no que se refere à eficiência ao nível do consumo de combustível, com a redução concomitante das emissões de CO_2, tal não basta para neutralizar o efeito do aumento do tráfego e das dimensões dos veículos. Embora as emissões de gases com efeito de estufa da UE, no seu conjunto, tenham baixado pouco menos de 5% no período 1990-2004, as emissões de CO_2 provenientes dos transportes rodoviários aumentaram 26%.

Deste modo, o Conselho Europeu de Junho de 2006 confirmou por unanimidade[2] a necessidade de, "*de acordo com a estratégia comunitária relativa às emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros, assegurar que os veículos novos reduzam, em média, as suas emissões de CO_2 para 140g/km até 2008/09 e para 120g/km até 2012*". O Parlamento Europeu preconizou "*a instituição duma política de fortes medidas para reduzir as emissões dos transportes, incluindo a fixação de limites obrigatórios para as emissões de CO_2 dos veículos novos, na ordem dos 80-100 g/km para os veículos novos a médio prazo, a obter através de um regime de comércio de direitos de emissão entre os fabricantes de automóveis*"[3].

No Plano de Acção para a Eficiência Energética de Outubro de 2006[4], a Comissão recordou que "*determinada a dar resposta à questão da eficiência energética e das emissões de CO_2 dos automóveis, a Comissão vai propor em 2007, caso se revele necessário, legislação destinada a garantir a consecução da meta de 120 g CO_2/km até 2012, mediante uma abordagem abrangente e consistente, em conformidade com o objectivo aprovado pela UE*". No pacote de Janeiro de 2007 relativo à energia e ao clima, a Comissão salientou que "*a Comunicação a apresentar em breve definirá medidas complementares de combate às emissões de CO_2 dos veículos a motor, com vista a alcançar, por intermédio de uma abordagem integrada e coerente, o objectivo de 120 g de CO_2/km até 2012. Serão também exploradas opções para a realização de reduções suplementares após 2012*".

---

1 COM(2007) 2

2 Estratégia renovada de desenvolvimento sustentável da UE, Conselho da União Europeia, 8.6.2006

3 Resolução do Parlamento Europeu "*Ganhar a batalha contra as alterações climáticas globais*" (2005/2049(INI))

4 COM(2006) 545

Na ausência de acções eficazes, o aumento das emissões provenientes do transporte rodoviário de passageiros prosseguirá nos próximos anos, comprometendo os esforços da UE para diminuir as suas emissões de gases com efeito de estufa, ao abrigo do Protocolo de Quioto e para além deste, e transferindo o esforço para outros sectores também sensíveis à concorrência internacional. Reciprocamente, a focalização nas emissões dos veículos contribuirá para o combate às alterações climáticas, diminuirá a dependência dos combustíveis importados e melhorará a qualidade do ar e, por consequência, a saúde dos cidadãos europeus. A melhoria da eficiência ao nível do consumo de combustível dos veículos, juntamente com a utilização crescente de combustíveis alternativos, em especial biocombustíveis, são fundamentais para a realização dos objectivos em causa.

No que respeita aos combustíveis, a Comissão propôs[5] a introdução de requisitos obrigatórios para a descarbonização gradual dos combustíveis rodoviários, mediante uma alteração da directiva relativa à qualidade dos combustíveis[6]. Por outro lado, apresentou recentemente um relatório[7] sobre a aplicação da directiva relativa aos biocombustíveis e, em breve, adoptará uma proposta de revisão desta directiva. A Comissão propõe igualmente na presente comunicação basear-se no aumento da utilização dos biocombustíveis como elemento da abordagem integrada de redução das emissões de CO_2 dos veículos. No que respeita aos veículos, a Comissão identificou uma série de medidas que poderão contribuir para alcançar o objectivo da UE, nomeadamente valores mais rigorosos de eficiência ao nível do consumo de combustível dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros, bem como outros melhoramentos tecnológicos. A presente comunicação constitui a base para o intercâmbio com as outras instituições europeias e todas as partes interessadas na aplicação de uma fase posterior da estratégia comunitária de redução das emissões de CO_2 e melhoria da eficiência ao nível do consumo de combustível dos veículos ligeiros, com vista a alcançar o objectivo da UE de 120 g de CO_2/km[8] até 2012. Com base nas conclusões do debate em curso, a Comissão proporá, se possível em 2007 e o mais tardar até meados de 2008, um quadro legislativo ao Conselho e ao Parlamento Europeu, a fim de alcançar este objectivo.

2. CONTEXTO POLÍTICO E ESTADO DE AVANÇO

2.1. Necessidade de acções no sector do transporte rodoviário

2.1.1. O transporte rodoviário deve contribuir para limitar as alterações climáticas

Na Primavera de 2005, o Parlamento Europeu e o Conselho Europeu reafirmaram o objectivo da UE de limitar o aumento das temperaturas à superfície da Terra, no máximo, a 2ºC relativamente aos valores da época pré-industrial, de forma a evitar alterações climáticas antropogénicas perigosas e irreversíveis. O Conselho Europeu sublinhou igualmente que, para promover a segurança do aprovisionamento energético e a utilização sustentável da energia, é necessário reforçar a gestão da procura e melhorar o rendimento energético, nomeadamente no sector dos transportes[9]. A recente revisão do Livro Branco sobre os transportes[10] sublinha a

---

5 COM(2007) 18

6 Directiva 98/70/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Outubro de 1998, relativa à qualidade da gasolina e do combustível para motores diesel e que altera a Directiva 93/12/CEE do Conselho, com alterações (JO L350 de 28.12.1998)

7 COM(2006) 845

8 Equivalente a 4,5 l/100 km, no caso dos veículos diesel, e 5 l/100 km, no caso dos veículos a gasolina

9 Conclusões da Presidência do Conselho Europeu de 23/24 de Março de 2006

necessidade de promover uma mobilidade sustentável que estimulará a competitividade na UE, diminuindo, em paralelo, o impacto ambiental dos transportes, cujos custos são estimados em 1,1% do PIB.

O sector do transporte rodoviário é o segundo sector com maiores emissões de gases com efeito de estufa na UE, permanecendo um dos poucos cujas emissões continuam a aumentar, o que compromete os progressos alcançados noutros sectores. Tal facto dificulta o cumprimento pela UE dos seus compromissos de Quioto e tem repercussões negativas na competitividade de determinados sectores (por exemplo, indústrias com elevado consumo de energia) tão sensíveis à concorrência internacional como as actividades nacionais do tipo do transporte rodoviário.

Não basta ter em conta apenas as emissões absolutas nos diversos sectores. Importa também avaliar a necessidade de reequilíbrio dos esforços efectuados pelos diferentes sectores e a sua capacidade de reduzir as emissões de CO_2. Embora, à primeira vista, a acção no sector do transporte rodoviário possa parecer mais dispendiosa que noutros sectores, vários estudos concluíram que a aplicação de medidas de rendimento energético no sector dos transportes pode apresentar uma rentabilidade superior à de certas medidas noutros sectores, caso sejam ponderadas medidas que alteram o comportamento dos consumidores[11]. Além disso, deve aplicar-se uma noção ampla de rentabilidade "global", que abranja, nomeadamente, a segurança do aprovisionamento energético, a sensibilidade à concorrência internacional, a acessibilidade para os consumidores e efeitos positivos tais como a liderança tecnológica decorrente de objectivos ambiciosos. Dado que as emissões de CO_2 e o consumo de combustíveis se encontram estreitamente ligados, e que o transporte rodoviário representa 26,5% do consumo energético total da UE, a redução das emissões de CO_2 dos veículos terá um considerável impacto positivo na segurança energética da UE.

O transporte rodoviário não está incluído no âmbito do regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da UE, estabelecido pela Directiva 2003/87/CE: este sistema baseia-se no princípio das emissões directas[12], que, no caso do transporte rodoviário, deveriam ser aplicadas a nível dos proprietários individuais, o que implicaria custos administrativos avultados. Em alternativa, poderia ser analisada uma abordagem indirecta, ao nível dos fabricantes de automóveis. Porém, a sua inclusão, neste momento, não permitiria a consecução atempada dos objectivos da estratégia (120 g de CO_2/km até 2012), na medida em que quaisquer adaptações à concepção do regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da UE, distintas da inclusão da aviação, apenas poderiam produzir efeitos a partir de 2013, conforme indicado pela Comissão na sua recente comunicação sobre a revisão do regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa[13]. Este calendário garantirá a preservação de um quadro regulamentar estável para as partes interessadas que já se encontram no mercado, bem como uma margem de tempo suficiente para os ajustamentos legislativos do regime. A Comissão analisará por conseguinte a possibilidade de incluir o sector do transporte rodoviário no terceiro período de atribuição de licenças.

---

10 COM(2006) 314

11 "*Cost effectiveness of CO_2 mitigation in transport - An outlook and comparison with measures in other sectors*", relatório apresentado pela CE Delft à Conferência Europeia de Ministros dos Transportes, OCDE, Abril de 2006

12 De forma a que os beneficiários de licenças de emissão fossem os emissores reais do equivalente de CO_2.

13 Ver COM(2006) 676, ponto 3.1

Importa, pois, tomar medidas para assegurar que o transporte rodoviário não só não comprometa como contribua para o combate às alterações climáticas.

2.1.2. Necessidade de melhoramentos nos veículos ligeiros

As emissões de CO_2 provenientes do transporte rodoviário de passageiros são influenciadas por uma vasta gama de factores, tais como a oferta e a procura de veículos, as necessidades de mobilidade individuais, os custos de propriedade dos veículos, a existência de serviços alternativos de transporte público, etc. O Grupo de Alto Nível para a competitividade da indústria automóvel (CARS21)[14] foi consultado com a finalidade de promover o diálogo com as partes interessadas sobre as necessidades e os desafios futuros da indústria automóvel. No seu relatório final de Dezembro de 2005, o grupo preconizou a abordagem integrada e salientou a necessidade de *incluir acções para uma redução posterior das emissões de CO_2 provenientes dos veículos rodoviários*.

Além da UE, observam-se a nível mundial esforços para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos veículos rodoviários. Os Estados Unidos, o Canadá, o Japão, a Coreia, a China e a Austrália têm já em vigor instrumentos regulamentares ou voluntários, alguns dos quais são actualmente objecto de uma revisão tendo em vista a obtenção de progressos suplementares em matéria de eficiência ao nível do consumo de combustível e de emissões de CO_2.

2.2. Progressos já alcançados

De acordo com a proposta da Comissão de 1995[15], subsequentemente apoiada pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu[16], a estratégia comunitária tem-se baseado em três pilares. Esta estrutura permitiu a integração abrangente de medidas orientadas tanto para a oferta (compromissos voluntários) como para a procura (rotulagem e tributação), tendo sido adoptada após uma análise aprofundada das opções possíveis para a redução das emissões de CO_2 dos veículos.

2.2.1. Primeiro pilar: compromissos voluntários da indústria automóvel

Os compromissos voluntários assumidos pelas associações europeias, japonesas e coreanas de fabricantes de automóveis referem-se a um objectivo de 140 g de CO_2/km até 2008 ou 2009. Face à preocupação crescente quanto aos progressos registados pela indústria no contexto desta abordagem voluntária, a Comissão reiterou a sua disponibilidade para ponderar todas as medidas, nomeadamente legislativas, destinadas a assegurar a concretização das reduções de CO_2 necessárias.

---

14 "*A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century*", relatório final do CARS21, 2006: http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf

15 COM(95) 689, conclusões do Conselho de 25.6.1996; resolução do Parlamento Europeu de 22.9.1997

16 Para os relatórios anuais sobre a eficácia da estratégia, ver: http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_monitoring.htm

2.2.2. Segundo pilar: informação dos consumidores

A directiva "rotulagem"[17] exige a afixação de um rótulo sobre o consumo de combustível e as emissões de CO_2 em todos os veículos novos, a publicação de guias nacionais sobre a eficiência ao nível do consumo de combustível dos veículos novos, a afixação de cartazes nos concessionários e a inclusão nos folhetos promocionais de informações sobre a eficiência ao nível do consumo de combustível. A directiva é considerada uma ferramenta útil para o aumento da sensibilização, mas o seu impacto não tem sido visível[18], atendendo à qualidade muito diversa dos rótulos nos vários Estados-Membros.

2.2.3. Terceiro pilar: promoção de veículos eficientes ao nível do consumo de combustível, através de medidas fiscais

A tributação, terceiro pilar da estratégia, pode contribuir de modo significativo para reduzir os custos decorrentes do cumprimento dos objectivos de rendimento; contudo, o seu nível de aplicação tem-se revelado decepcionante. A nível da UE, a proposta da Comissão, de Julho de 2005, para uma directiva do Conselho[19] destinada, *inter alia*, a incluir um elemento relativo ao CO_2 na tributação dos veículos não foi ainda adoptada pelo Conselho. A nível nacional, diversos Estados-Membros adoptaram medidas fiscais para promover a compra de veículos com níveis reduzidos de emissão de CO_2, mas não foi demonstrado qualquer efeito significativo destas medidas nas emissões médias de CO_2 dos veículos novos na UE.

---

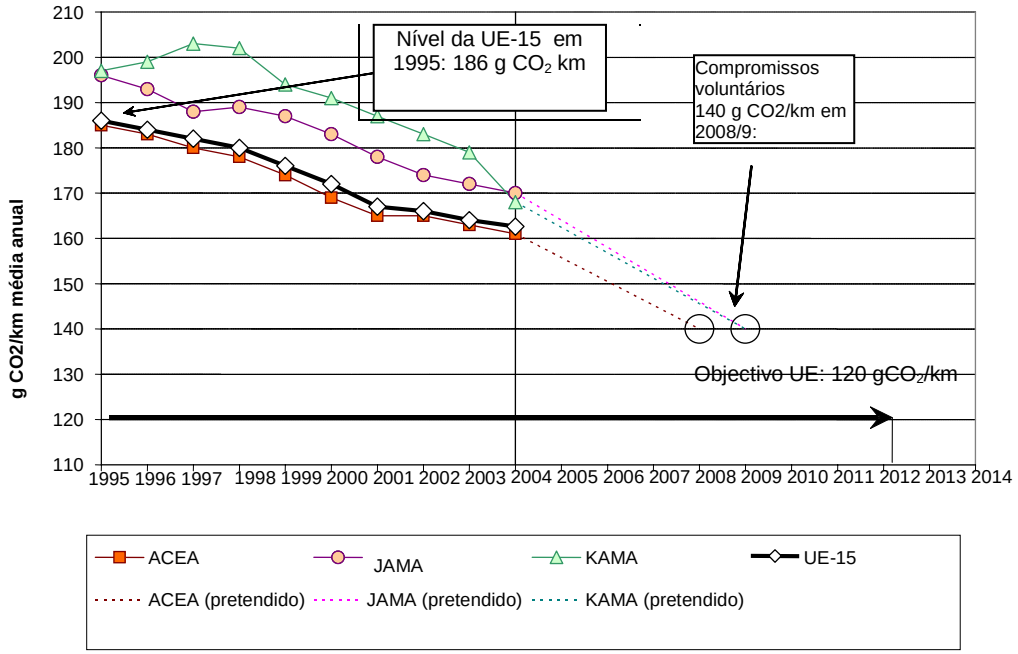
17 Directiva 1999/94/CE relativa às informações sobre a economia de combustível e as emissões de CO_2 disponíveis para o consumidor na comercialização de automóveis novos de passageiros (JO L 12 de 18.1.2000)

18 "*Report on the effectiveness of the car fuel efficiency labelling directive 1999/94/EC, and options for improvement*", relatório apresentado pela ADAC à Comissão Europeia, Março de 2005

19 COM(2005) 261

2.2.4. *Aproveitando a experiência da estratégia actual*

Figura 1 - emissões médias de CO_2 do parque de veículos novos da UE-15 entre 1995 e 2004



A experiência adquirida na aplicação da estratégia actual permite destacar alguns pontos[20]:

- As emissões de um veículo novo médio vendido em 2004 totalizaram 163 g de CO_2/km, valor inferior em 12,4% ao valor inicial de 1995 (186 g de CO_2/km)[21]. No mesmo período, **os veículos novos vendidos na UE tornaram-se significativamente maiores e mais potentes**, tendo o aumento dos preços sido inferior à inflação.

- As investigações sobre o impacto das **medidas restritas já adoptadas pelos Estados-Membros relativamente à procura mostraram que a maioria das reduções são atribuíveis aos melhoramentos registados na tecnologia automóvel**.

- Os progressos já alcançados contribuem de alguma forma para o objectivo de 140 g de CO_2/km até 2008/2009; contudo, **na ausência de medidas complementares, o objectivo da UE de 120 g de CO_2/km não será atingido no horizonte 2012**. Atendendo a que o acordo voluntário não funcionou, a Comissão considera necessário recorrer a uma abordagem legislativa e salienta que, para além da legislação proposta, deverão ser tomadas medidas urgentes pelas autoridades públicas no sentido de manter as reduções de emissão dentro dos valores previstos, sempre na óptica do objectivo 2008/2009, por exemplo através de incentivos fiscais e contratos públicos ecológicos.

---

20 Os dados preliminares relativos a 2005 apontam para um número limitado de novos progressos.

21 UE-15

3. PERSPECTIVAS

Atendendo à multiplicidade de factores que afectam as emissões decorrentes do transporte rodoviário, é necessário um pacote de medidas.

3.1. Alcançar o objectivo da UE de 120 g de CO_2/km

Embora concentrando-se nas reduções das emissões de CO_2 através de uma abordagem integrada (melhorias da economia de combustível nos veículos ligeiros - veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros - , outras melhorias tecnológicas e utilização de biocombustíveis), a presente comunicação não exclui quaisquer medidas adicionais que a Comissão possa propor para abordar o impacto do transporte rodoviário nas alterações climáticas. A política de transportes da UE, recentemente revista, inclui iniciativas para promover, quando pertinente, a transição para modos de transporte mais sustentáveis, nomeadamente nas zonas urbanas, bem como o estabelecimento, até 2008, de uma metodologia da UE para a tarifação das infra-estruturas que abranja os factores exógenos, em complemento do exame recente da directiva "eurovinheta"[22]. Como previsto na recente Estratégia Temática sobre Ambiente Urbano[23], a Comissão apresentará orientações relativas a planos de transportes sustentáveis. No respeitante à tributação dos combustíveis, a legislação da UE fixa já níveis mínimos para os impostos especiais sobre o consumo.

A Comissão investigou algumas medidas destinadas especificamente à redução das emissões de gases com efeito de estufa dos veículos ligeiros. Paralelamente a uma ampla consulta aos interessados, apresenta-se de seguida uma estratégia, baseada numa avaliação de impacto e focalizada na oferta e na procura, com o objectivo de atingir até 2012 o objectivo comunitário de 120 g de CO_2/km.

Na esteira do Plano de Acção para a Eficiência Energética, a abordagem da Comissão trará plenos benefícios ambientais, criando simultaneamente oportunidades económicas, ao favorecer a inovação nos veículos mais ecológicos e ao promover uma indústria automóvel competitiva, geradora de postos de trabalho sustentáveis na Comunidade. Criar-se-ão assim condições para a obtenção de melhoramentos contínuos que permitam superar o objectivo comunitário, de forma a satisfazer as necessidades a longo prazo da UE de redução complementar do CO_2 no sector dos transportes.

A Comissão sublinha que as melhorias da eficiência ao nível do consumo de combustível podem ser concretizadas de diversos modos: caso se mantenha a tendência actual para o fabrico de veículos maiores e mais potentes, encontram-se já disponíveis tecnologias para responder aos desafios de eficiência ao nível do consumo de combustível a jusante; contudo, os fabricantes e, subsequentemente, os consumidores terão de suportar custos de produção adicionais. Em alternativa, podem ser adoptadas medidas fiscais concretas com o objectivo de orientar a procura dos consumidores para veículos eficientes ao nível do consumo de combustível: as medidas em causa promoveriam um mercado automóvel mais sustentável, no qual os fabricantes poderiam competir em matéria de desempenho ambiental e reduzir significativamente os custos de cumprimento dos objectivos sem comprometer as melhorias nos domínios do conforto e da segurança de que beneficiaram os consumidores na última década. Os Estados-Membros têm a importante responsabilidade, nomeadamente no contexto

---

[22] Directiva 1999/62/CE, com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2006/38/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pesados de mercadorias pela utilização de certas infra-estruturas (JO L 187 de 20.7.1999)

[23] COM(2005) 446

da sua política fiscal, de concretizarem tão rapidamente quanto possível esta via alternativa e mais sustentável: quanto mais cedo forem tomadas medidas, mais fácil será atingir o objectivo de redução. Além disso, podem conceber-se regimes fiscais sem incidência nas receitas, que, de modo geral, não se traduzam num encargo suplementar para os consumidores, mas recompensem os compradores de veículos com baixos níveis de emissão e penalizem a compra de veículos com menor eficiência.

3.2. Medidas orientadas para a oferta

A Comissão prosseguirá a sua abordagem integrada para alcançar, **até 2012, o objectivo da UE de 120 g de CO_2/km**. Este objectivo é atingível mediante uma combinação de medidas da UE e dos Estados-Membros. A Comissão proporá um **quadro legislativo**, se possível em 2007 e o mais tardar até meados de 2008, para alcançar o objectivo da UE de 120 g de CO_2/km, colocando a ênfase em reduções obrigatórias das emissões de CO_2 de modo a atingir a meta dos **130 g de CO_2/km para o novo parque automóvel médio através de melhoramentos na tecnologia dos motores dos veículos**, bem como numa redução adicional de 10 g de CO_2/km ou equivalente, se tecnicamente necessária, através de outros **melhoramentos tecnológicos e de um aumento da utilização dos biocombustíveis**, nomeadamente:

a) estabelecimento de requisitos de eficiência mínimos para os sistemas de ar condicionado;

b) instalação obrigatória de sistemas rigorosos de controlo da pressão dos pneus;

c) fixação na UE de limites máximos de resistência ao rolamento para os pneus montados em veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros;

d) utilização de indicadores de mudança de velocidades, tendo em conta a frequência do recurso a estes dispositivos pelos consumidores, nas condições de condução reais;

e) progressos no domínio da eficiência ao nível do consumo de combustível dos veículos comerciais ligeiros (furgonetas) com o objectivo de alcançar 175 g de CO_2/km até 2012 e 160 g de CO_2/km até 2015;

f) aumento da utilização dos biocombustíveis, optimizando o desempenho ambiental.

As medidas acima mencionadas serão mensuráveis, monitorizáveis, contabilizáveis e não ocasionarão uma dupla contagem das reduções das emissões de CO_2.

A Comissão concorda que o quadro legislativo de aplicação do objectivo ao novo parque automóvel médio será concebido de modo a garantir objectivos de redução neutros do ponto de vista da concorrência e socialmente justos e sustentáveis, os quais sejam equitativos para os diversos fabricantes de automóveis europeus e permitam evitar distorções não justificadas da concorrência entre fabricantes de automóveis.

O quadro legislativo será **compatível com a finalidade global de alcançar os objectivos assumidos pela UE no âmbito de Protocolo de Quioto** e basear-se-á numa **avaliação de impacto exaustiva**. Tal avaliação de impacto abordará as vantagens e os custos de diversas opções, quando comparadas com a situação actual da média das emissões de CO_2, tendo em

conta as mais recentes técnicas disponíveis para introduzir melhoramentos ambientais na tecnologia automóvel.

3.3. Medidas orientadas para a procura e o comportamento dos consumidores

Para além do quadro legislativo, a estratégia da Comissão para continuar a reduzir as emissões de CO_2 deverá promover **esforços suplementares** por parte de outros meios de transporte rodoviário (veículos pesados, etc.), **dos Estados-Membros** (tributação associada às emissões de CO_2 e outros incentivos fiscais, recurso a contratos públicos, gestão do tráfego, infra-estrutura, etc.) **e dos consumidores** (escolha informada por parte do comprador, condução responsável).

3.3.1. Tributação[24]

A tributação automóvel constitui um poderoso instrumento passível de influenciar as decisões de compra dos consumidores. Os impostos podem ser diferenciados de forma a apoiar a introdução no mercado de veículos eficientes ao nível do consumo de combustível e com baixos níveis de emissão de CO_2. Os esforços dos fabricantes de automóveis no sentido de cumprirem as suas obrigações através da introdução desses veículos no mercado seriam, assim, consideravelmente facilitados. A Comissão apresentou uma proposta de directiva do Conselho sobre tributação de veículos de passageiros[25], que se encontra actualmente em exame pelo Conselho e o Parlamento. **A Comissão reitera o seu incentivo aos Estados-Membros par que adoptem a presente proposta tão rapidamente quanto possível e adaptem as suas políticas de tributação automóvel, de forma a promover, em toda a UE, a compra de veículos eficientes ao nível do consumo de combustível, bem como a apoiar os fabricantes no cumprimento do futuro quadro em matéria de eficiência ao nível do consumo de combustível**, contribuindo assim para reduzir as emissões de CO_2 provenientes dos veículos. A diferenciação dos impostos aplicáveis à vasta gama de veículos presentes no mercado, de forma a induzir uma transição progressiva para a compra de veículos com emissões relativamente menores, seria um modo eficiente de reduzir os custos do cumprimento dos objectivos por parte dos fabricantes.

A adopção de incentivos fiscais[26] seria também um poderoso instrumento de incentivo à introdução no mercado das categorias mais ecológicas de veículos comerciais ligeiros. Esses incentivos deveriam remeter para uma definição comum da UE, aplicada em toda a Comunidade, com vista a evitar a fragmentação do mercado interno, e abranger todas as emissões pertinentes, tendo em conta as exigências aplicáveis às emissões de gases poluentes e gases com efeito de estufa. Para tal, **deveria definir-se veículo ligeiro ecologicamente avançado** (VLEA) como um veículo que cumpre os valores-limite de emissão de poluentes estabelecidos para a próxima fase, em conformidade com a legislação pertinente, produzindo, em simultâneo, emissões de CO_2 inferiores a um determinado nível. Na actualidade, esse nível deveria coincidir com o objectivo da Comunidade de 120 g de CO_2/km. A definição de

---

24 No respeitante à aprovação de auxílios estatais, todas as medidas fiscais selectivas passíveis de distorcer a concorrência e afectar o comércio entre os Estados-Membros exigem notificação prévia à Comissão.

25 COM(2005) 261

26 Este tipo de abordagem destinada a incentivar a introdução rápida no mercado de automóveis que cumpram as futuras normas em matéria de emissões poluentes encontra-se há muito estabelecida. Veja-se, por exemplo, a Directiva 98/69/CE, bem como a proposta de uma nova norma Euro 5 - COM(2005) 683.

VLEA seria revista regularmente, de modo a permanecer centrada na gama mais avançada do parque de veículos novos.

3.3.2. Informação dos consumidores

A Comissão adoptará, em 2007, uma proposta de alteração destinada a melhorar a eficácia da directiva sobre rotulagem em matéria de eficiência ao nível do consumo de combustível (Directiva 1999/94/CE). Essa proposta visará, nomeadamente, o alargamento aos veículos comerciais ligeiros (N1) do âmbito do regime de rotulagem, harmonizando o desenho do rótulo e introduzindo classes de rendimento energético, de forma a aumentar a sensibilização dos consumidores aquando da compra de veículos. Será também concedida atenção à definição de VLEA (ver 3.3.1.), bem como à possibilidade de indicar no rótulo as despesas de funcionamento anuais e, quando pertinente, os níveis de tributação dos veículos em função das emissões de CO_2 e do consumo de combustível.

Além da informação dos consumidores, a forma de comercialização dos veículos poderá também necessitar de adaptações, de forma a focalizar-se menos no desempenho dinâmico dos veículos. Para garantir a equidade, é necessária a adopção de acções coordenadas a nível da indústria. Assim, os fabricantes de automóveis são convidados a assinar, antes de meados de 2007, **um acordo voluntário sobre um código comunitário de boas práticas em matéria de comercialização e publicidade de veículos**, com vista à promoção de padrões de consumo sustentáveis.

3.3.3. Condução ecológica

Vários Estados-Membros promovem já a condução ecológica no contexto da formação ou de campanhas de sensibilização. A Comissão apoia a difusão da condução ecológica no âmbito de vários projectos[27] e poderá ponderar a inclusão de exigências nesta matéria em revisões futuras da directiva "carta de condução"[28]. Todavia, a condução ecológica constitui uma medida a jusante, que se reveste de grande incerteza quanto ao seu verdadeiro potencial de redução do CO_2. Convidam-se, porém, os Estados-Membros a promover a condução ecológica como meio de aumentar a sensibilização sobre o impacto nas alterações climáticas da utilização de veículos.

3.4. Visão a longo prazo

Finalmente, com vista a analisar a possibilidade de **estabelecer objectivos mais ambiciosos** que superem o objectivo comunitário actual de 120 g de CO_2/km numa fase ulterior, continuarão a promover-se a investigação e o desenvolvimento para o desenvolvimento e a demonstração de tecnologias avançadas de redução de CO_2. O Conselho Consultivo Europeu para a Investigação em Transportes Rodoviários (ERTRAC) foi instituído com o objectivo de mobilizar todas as partes interessadas, elaborar uma visão partilhada e assegurar a aplicação oportuna, coordenada e eficiente dos recursos da investigação, de forma a responder aos desafios permanentes do transporte rodoviário e da competitividade europeia. **A Comissão apoiará os esforços de investigação para alcançar o objectivo de investigação do**

---

27 Ver, por exemplo, *Ecodriven* no endereço http://ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/steer_en.htm

28 Directiva 91/439/CEE do Conselho, de 29 de Julho de 1991, relativa à carta de condução (JO L 237 de 24.8.1991), com alterações

ERTRAC[29] (***melhorias no rendimento dos veículos que proporcionem uma redução da ordem de 40% das emissões de CO_2 dos veículos de passageiros, no respeitante ao parque de veículos novos em 2020)***. Este valor corresponderia a uma nova média de 95 g de CO_2/km para o parque automóvel novo.

4. CONCLUSÃO

A UE deve reduzir a sua dependência do petróleo importado, bem como a poluição atmosférica, e assumir um papel de liderança no combate às alterações climáticas. Tendo em vista o cumprimento dos compromissos que assumiu até 2012 e a sua eventual superação, a UE deverá reduzir as emissões de gases com efeito de estufa de todos os sectores.

Atendendo ao aumento contínuo das emissões, apesar dos avanços tecnológicos registados, o sector do transporte rodoviário de passageiros necessita de uma atenção particular: são necessárias medidas focalizadas na oferta, com o objectivo de melhorar regularmente o desempenho dos sistemas de transporte, nomeadamente dos veículos, e na procura, de forma a incentivar a transição para veículos com padrões de consumo cada vez menores.

Embora seja necessário aumentar os esforços para concretizar a mobilidade sustentável, a estratégia renovada proposta define diversas acções específicas para a redução das emissões de CO_2 dos veículos ligeiros. A Comissão considera que a estratégia deve ser aplicada a todos os níveis, de forma a gerar e acelerar uma tendência para o fabrico de veículos novos com níveis médios de emissões mais baixos. A ausência de acções rápidas anulará prontamente os esforços já realizados e comprometerá ou tornará mais oneroso o cumprimento a curto prazo do objectivo comunitário de 120 g de CO_2/km, bem como a realização de progressos suplementares além deste objectivo.

Deste modo, a Comissão proporá, se possível em 2007 e o mais tardar até meados de 2008, um quadro legislativo da UE para a redução das emissões de CO_2 dos veículos ligeiros, a fim de alcançar o objectivo da UE de 120 g de CO_2/km até 2012. Este quadro legislativo será acompanhado de uma avaliação de impacto exaustiva que mostre de forma clara em que medida os Estados-Membros poderão facilitar o cumprimento dos objectivos obrigatórios pelos fabricantes de automóveis, através da adopção de medidas focalizadas na procura, nomeadamente em matéria fiscal.

Em 2010, a Comissão examinará o estado de aplicação e o potencial de outras medidas para superar o objectivo comunitário declarado.

---

[29] Ver a agenda de investigação estratégica do ERTRAC, de Dezembro de 2004, disponível em: http://www.ertrac.org/publications.htm